

УДК:656.613

Я.Р. Корнійко

СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

В статті розглядається питання відсутності мультимодальних транспортно-логістичних центрів в транспортній системі України та загальний аналіз роботи різних видів транспорту.

Ключові слова: мультимодальний транспортно-логістичний центр, вантажоперевезення, зовнішня торгівля, транспортно-логістична система.

В статье рассматривается вопрос отсутствия мультимодальных транспортно-логистических центров в транспортной системе Украины и общий анализ работы различных видов транспорта.

Ключевые слова: Мультимодальный транспортно-логистический центр, грузоперевозки, внешняя торговля, транспортно-логистическая система.

The article discusses the absence of multimodal transport and logistics centers in the transport system of Ukraine and the overall analysis of different transport modes.

Keywords: multimodal transport and logistics center, transportation, foreign trade, transport and logistics system.

Постановка проблеми. На сьогоднішній день транспортний сектор України – це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни [1]. Однак, існуюча конкуренція на ринку транспортних послуг, вимагає все нових підходів до розвитку транспортних відносин, створенню нових технологій та підвищенню якості послуг. Відсутність централізованого управління не дає можливості для комплексного розвитку всіх видів транспорту, а також складського, термінального та інших видів господарства. Створення мультимодального транспортно-логістичного центру (МТЛЦ) надасть змогу вирішити існуючі проблеми.

Аналіз останніх публікацій. Багато сучасних науковців досліджували процеси формування транспортно-логістичних центрів, зокрема Прейгер Д.К., Єлова І.А., Прокоф'єва Т.А., Сергєєв В.І., Євсюк А.А., Ясинський В.В., Смельянова О.Ю. та інші.

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Невирішеними залишається низка питань щодо формування МТЛЦ на території України. Його вплив на розвиток різних видів транспорту та на загальні проблеми транспортно-логістичної системи України.

Постановка завдання. Метою статті є виявлення загальних проблем логістики в розвитку транспортної інфраструктури та аналіз основних показників роботи різних видів транспорту України.

Виклад основного матеріалу. Транспорт являється найважливішою та найпотужнішою галуззю будь-якої країни світу. Значення транспорту для будь-якої країни винятково велике. Він виконує в державі важливі економічні, оборонні, соціально-політичні й культурні функції. Економічна роль транспорту полягає,

насамперед, у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту немислимо раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств [1].

В Україні транспортна діяльність робить суттєвий внесок у створення валової доданої вартості (ВДВ) – за даними Державної служби статистики України, її частка в 2011 році становила 13 %, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) – 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни, середньооблікова кількість штатних працівників галузі складає понад 935 тис. осіб. Україна володіє 21,9 тис. км залізниць, 169,4 тис. км автомобільних доріг, майже 2,2 тис. км внутрішніх водних шляхів, 18 морськими та 10 річковими портами, 36 аеропортами.

Транспортний комплекс України поєднує в собі різні види транспорту, такі як: морський та річковий, автомобільний, залізничний, авіаційний, трубопровідний. Кожен з них має свою специфіку.

Коротку характеристику всіх видів транспорту для вибору способів перевезення за У.Стантона наведено в таблиці 1.

Таблиця 1

Вибір виду транспорту для перевезення вантажу

| Вид транспорту | Характеристика | | | | | |
|----------------|----------------|---------------|--------------------|--|---------------------------------|---------------------|
| | Швидкість | Рівень витрат | Асортимент вантажу | Перевезення для вантажу | Кількість обслуговуваних ринків | Надійність доставки |
| Залізничний | Висока | Середній | Самий великий | Зручний для більшості товарів | Велика | Середня |
| Водний | Найнижча | Найнижчий | Достатньо великий | Зручний для перевезення великої кількості вантажу | Обмежена | Низька |
| Автомобільний | Висока | Високий | Середній | Зручний для товарів з високою ціною та в короткий період | Необмежена | Хороша |
| Повітряний | Найвища | Найвищий | Малий | Дорогий та швидкокопсуваний вантаж | Вище середнього | Середня |
| Трубопровідний | Низька | Низький | Обмежений | Рідкі та газоподібні вантажі | Дуже обмежена | Висока |

Рівень розвитку транспортної системи держави - одна з найважливіших ознак її технологічного процесу. За умови інтеграції до

європейської та світової економіки, потреба у високо розвинутій транспортній системі дедалі посилюється - вона має стати базисом для ефективного входження України до світового співтовариства та зайняти в ньому місце, яке б відповідало рівню успішної держави. Протягом останніх років транспортна галузь України зазнала суттєвих змін і на даний момент знаходиться в активній стадії переформування [2]. Саме тому необхідно провести детальний аналіз всіх ключових елементів діяльності транспортної системи України.

Для забезпечення роботи господарства країни всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані та працювати злагоджено при транспортуванні вантажів. Загальний аналіз вантажообороту країни наведено на рисунку 1.

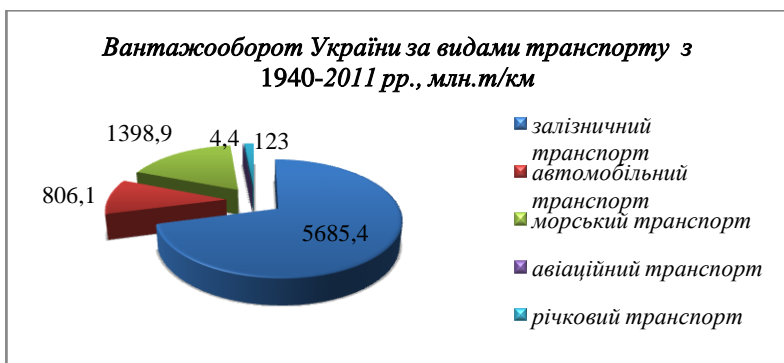


Рис.1 Загальна структура перевезень вантажів в Україні [4]

Виходячи з наведеного рисунку, в трійку лідерів по вантажообороту України, перш за все, попадають: залізничний транспорт – 70%, морський транспорт – 17% та автомобільний – 10%, на річковий та авіаційний припадає приблизно 3%.

В транспортній системі України основний обсяг перевезень вантажів здійснюється залізничним, автомобільним та трубопровідним видами транспорту. А такі види транспорту, як морський, річковий та авіаційний займають останні місця. Загальна динаміка перевезень вантажів всіма видами транспорту представлено на рисунку 2. При аналізі перевезень автомобільним транспортом враховувалися обсяги перевезень вантажів для обслуговування потреб власного виробництва, а з 2002 року – з урахуванням перевезень вантажів, виконаних фізичними особами-підприємцями.

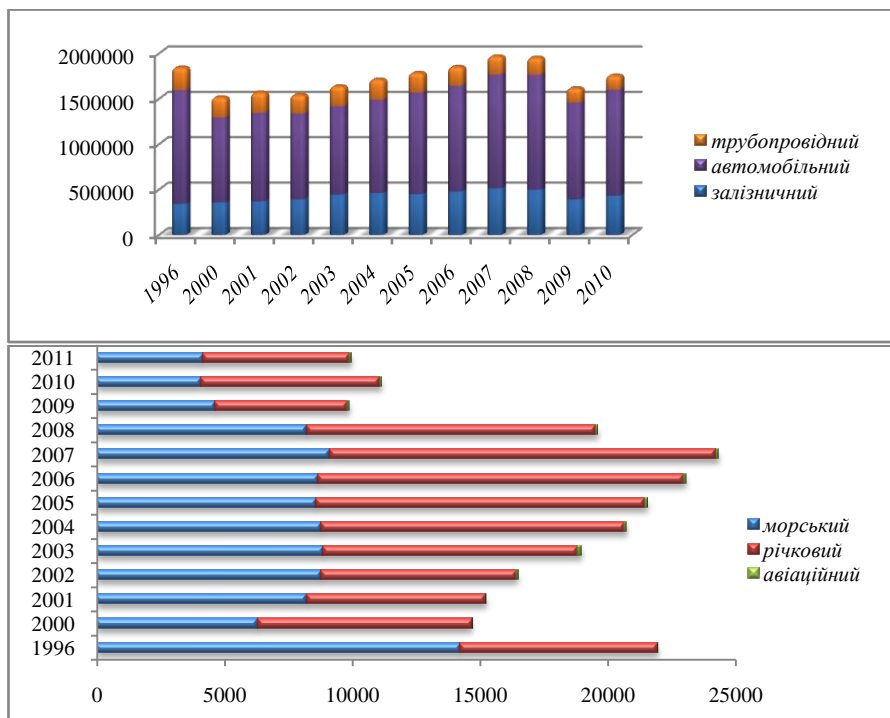


Рис. 2 Динаміка перевезення вантажів всіма видами транспорту України, тис.т.

Як показує динаміка, загальний обсяг перевезення вантажів в 2011 році в порівнянні з 1996 роком знизився. Така тенденція виникла за рахунок світової економічної кризи 2008-2009 рр., яка позначилася на всіх сферах господарської діяльності, в тому числі і на транспортній галузі України. На початку 2010 року транспортна система більш-менш стабілізувалась.

Сучасною тенденцією розвитку ринку транспортних послуг, що поєднує інтереси всіх учасників ринку, є аналіз зовнішньоторговельної діяльності країни. Головний чинник який впливає на розвиток транспортної системи України – це здійснення експортних та імпорتنих операцій на міжнародному ринку. Географічна структура зовнішньої торгівлі товарами з 2001 по 2011 роки наведена в таблиці 2 та на рисунку 3 [5].

Таблиця 2

Зовнішня торгівля України товарами з 2001 по 2011 роки

| Роки | Експорт в тис. дол. США | | | | | Всього |
|------|-------------------------|---------|---------|--------|---------|----------|
| | Країни СНД | Європа | Азія | Африка | Америка | |
| 2001 | 4675411 | 5720887 | 3970255 | 876958 | 1011871 | 16255382 |
| 2002 | 4377441 | 6515796 | 4027034 | 895642 | 936849 | 16752762 |

| | | | | | | |
|--------|------------------------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|
| 2003 | 6048314 | 9672545 | 62047200 | 1115422 | 1331124 | 80214605 |
| 2004 | 8558846 | 11764145 | 8034629 | 1758032 | 2544980 | 32660632 |
| 2005 | 10739718 | 10892674 | 8403473 | 2405679 | 1831216 | 34272760 |
| 2006 | 12665526 | 12629096 | 8134763 | 2373941 | 2543840 | 38347166 |
| 2007 | 18615176 | 14774217 | 10364131 | 2792098 | 2686304 | 49231926 |
| 2008 | 23809374 | 19732793 | 15231013 | 3902444 | 4143968 | 66819592 |
| 2009 | 13473894 | 10269594 | 12131818 | 2628600 | 1124437 | 39628343 |
| 2010 | 18744497 | 13839371 | 13722129 | 3018692 | 2004956 | 51329645 |
| 2011 | 26176967 | 18442430 | 17737827 | 3344214 | 2552333 | 68253771 |
| Всього | 147885170 | 134253553 | 163804276 | 25111726 | 22711884 | 493766584 |
| | Імпорт в тис. дол. США | | | | | Всього |
| | Країни СНД | Європа | Азія | Африка | Америка | |
| 2001 | 8832203 | 4981651 | 970853 | 198496 | 740873 | 15724076 |
| 2002 | 8968209 | 5751138 | 960554 | 201765 | 856679 | 16738345 |
| 2003 | 11508372 | 6956892 | 1998562 | 252584 | 1025312 | 21741722 |
| 2004 | 14873876 | 9994080 | 2590335 | 277233 | 1202577 | 28938101 |
| 2005 | 17030312 | 12670066 | 4644492 | 426207 | 1265611 | 36036688 |
| 2006 | 20184878 | 16800305 | 6070828 | 413033 | 1465313 | 44934357 |
| 2007 | 25629473 | 23048208 | 8940857 | 673087 | 2248022 | 60539647 |
| 2008 | 33569424 | 30476956 | 15306159 | 1559056 | 4190574 | 85102169 |
| 2009 | 19692666 | 16233790 | 6540951 | 617592 | 2197967 | 45282966 |
| 2010 | 26697422 | 20002748 | 10023365 | 874429 | 2878918 | 60476882 |
| 2011 | 37212441 | 27065925 | 13279867 | 940644 | 3913916 | 82412793 |
| Всього | 224199281 | 173981763 | 71326828 | 6434129 | 21985766 | 497927746 |

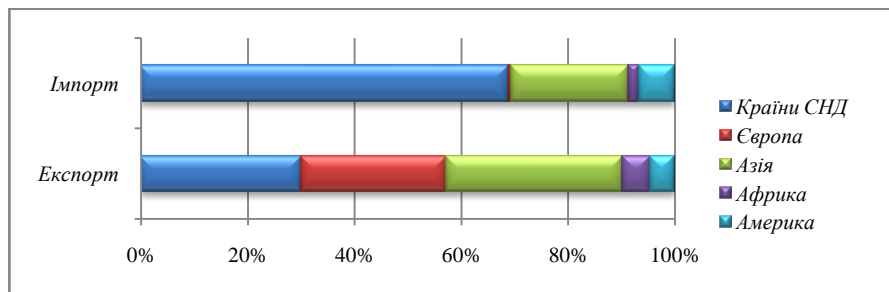


Рис.3 Динаміка географічної структури експорту та імпорту товарів за 2001-2011 рр., %

Отже, виходячи з вище проведеного аналізу можна стверджувати, що значний транзитний потенціал України дає змогу розвивати як експортні, так і імпорتنі послуг. Загальний обсяг зовнішньої торгівлі за 2011 рік становив: експорт – 68млрд. доларів США, імпорт - 82 млрд. доларів США, і збільшився проти 2001 року, коли експорт становив 16 млрд. доларів США (збільшився на 24%), а імпорт - 15 млрд. доларів США (збільшився на 18%).

Також варто зазначити, що найважливішим партнером в зовнішньоекономічній діяльності України являються країни СНД. Так, частка країн СНД в структурі експорту товарів становила в 2011 році 30% від загального обсягу, а імпорту – 45%. Співпраця в азійському напрямку також знаходиться доволі в сприятливому становищі для України: експорт займав в 2011 році 25%, імпорт – 16%.

Торгівля транспортними послугами з країнами Африки та Америки характеризується досить низькою тенденцією протягом усього досліджуваного періоду.

Аналіз динаміки експорту та імпорту транспортних послуг України наведено в таблиці 3.

Таблиця 3

Динаміка експорту-імпорту транспортних послуг України

| | Роки | Транспортні послуги у тому числі (дол.США): | | | | |
|----------------|------|---|------------|-------------|----------------|-----------------|
| | | Морський | Повітряний | Залізничний | Трубопровідний | Інший транспорт |
| Експорт | 2005 | 779839,0 | 561952,9 | 799818,4 | 1959757,0 | 378936,2 |
| | 2006 | 806080,7 | 722742,3 | 860248,9 | 2500628,0 | 465055,0 |
| | 2007 | 915928,9 | 919605,8 | 1268194,4 | 2411603,4 | 596397,4 |
| | 2008 | 1304369,4 | 1231067,6 | 1641129,8 | 2560369,3 | 899608,4 |
| | 2009 | 1272795,8 | 1111090,7 | 1240579,6 | 2104016,6 | 577068,8 |
| | 2010 | 1234311,6 | 1181929,8 | 1487123,1 | 3357722,5 | 586913,6 |
| Імпорт | 2005 | 89072,0 | 189861,8 | 274775,4 | 5943,6 | 67408,4 |
| | 2006 | 96595,6 | 248694,8 | 337982,5 | 5203,5 | 100491,1 |
| | 2007 | 136223,0 | 334309,0 | 502901,8 | 2941,3 | 141993,8 |
| | 2008 | 247105,4 | 542372,5 | 655994,3 | 4475,7 | 207648,7 |
| | 2009 | 129129,3 | 338782,2 | 423807,0 | 2153,9 | 103051,4 |
| | 2010 | 143070,3 | 447611,9 | 463495,6 | 600,4 | 115970,7 |

Виходячи з наведених даних можна стверджувати, що українські транспортні послуги на міжнародному ринку знижуються та втрачають певну частку ринку, перетворюючи її з провідного експортера на імпортера транспортних послуг [3].

Провівши відповідний аналіз функціонування транспортної системи України, можна стверджувати, що вона значно відстає від середнього рівня розвитку транспортної інфраструктури та все ще не відповідає стандартам і вимогам світового рівня. На жаль, прийнято вважати, що транспортно-логістична сфера України знаходиться на досить низькому рівні в порівнянні з іншими країнами світу. Даний ринок досить слабо структурований та сформований на спробах і помилках.

На нашу думку, більшість проблем виникли від непропорційного розвитку транспортних та логістичних послуг. На сьогоднішній день, в Україні відсутня будь-яка стратегічна програма або державна система регулювання транспортно-логістичної галузі. Держава не бере участь ні в

плануванні галузі, ні в розвитку інфраструктури, ні в будівництві логістичних об'єктів загальнодержавного значення, терміналів, мультимодальних центрів тощо.

В загалом, основа транспортної політики країни повинна бути направлена на вирішення основних проблем транспортного сектору та на створення комплексу логістичних центрів по всій країні з організаційно-економічними, фінансовими і нормативно-правовими механізмами для залучення великих інвестицій, необхідних для формування опорного каркаса транспортної мережі та розвитку виробничої, логістичної і соціальної інфраструктури.

Організація перевізного процесу повинна базуватися на організаційно-технічній і технологічній взаємодії різних видів транспорту, широкому розвитку мультимодальних, інтермодальних та комбінованих перевезень вантажів, заснованих на логістичних принципах. Саме з цією метою, необхідно звернути увагу на будівництво нових мультимодальних транспортно-логістичних центрів у всіх великих транспортних вузлах країни.

На сьогодні, через відсутність координації при плануванні промислово-складської та транспортно-логістичних зон в країні сформувалось розсіяне та неефективне розміщення транспортно-логістичних центрів. Така ситуація призвела до значного росту витрат у сфері виробництва та послуг, за рахунок чого сповільнилось зростання всіх галузей економіки країни. Крім того, Україна має всі можливості для розвитку свого транзитного потенціалу на міжнародному ринку, однак вона не може скористатися даними перевагами через низький розвиток логістичної інфраструктури, в тому числі і логістичних центрів. Транзитний потенціал дав би можливість збільшити зовнішньоекономічні показники, тобто підвищити темпи росту експорту товарів до країн Азії та Європи.

Раціональне використання логістичних та транспортних можливостей призведе до більш стабільного розвитку всієї транспортно-логістичної інфраструктури країни та підвищить її конкурентоспроможність на міжнародному транспортному ринку. Різке зростання ринку торгівлі призводить до необхідності розвитку послуг транспортної і складської логістики, які поєднані в єдиному логістичному комплексі - логістичному центрі.

Для того, щоб створити будь-який логістичний центр на території України необхідно проаналізувати основні проблеми логістики в розвитку транспортної інфраструктури, що наведено на рисунку4.

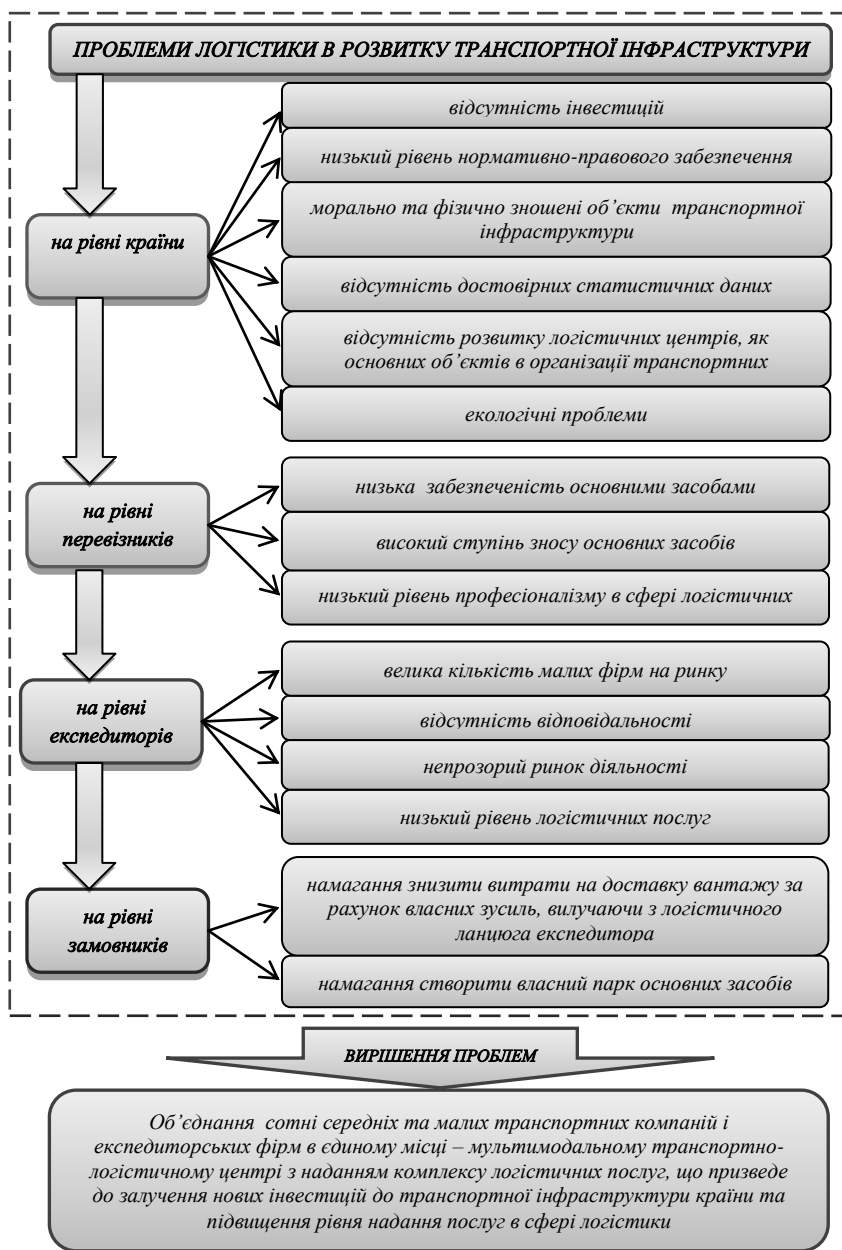


Рис.4 Проблеми транспортно-логістичної системи України (розробка автора)

Створення та організація ефективного функціонування масштабних логістичних центрів нового покоління являється єдиним підходом до задоволення зростаючого попиту на транспортні послуги в країні та вирішення існуючих проблем. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність вантажних перевезень і надасть змогу співпрацювати з міжнародними логістичними центрами та вступити до провідних транспортно-логістичних асоціацій світу, наприклад, таких, як «Європлатформа».

Висновок. Провівши загальний аналіз роботи всіх видів транспорту можна стверджувати, що розвиток транспортної інфраструктури являється ключовим елементом розвитку всієї економіки країни. Основним завданням при створенні мультимодального-транспортно-логістичного центру є комплексний розвиток всіх видів транспорту, а також складського, термінального та інших видів господарства, що і надасть змогу покращити всі вище наведені проблеми.

Створення мережі масштабних мультимодальних транспортно-логістичних центрів та злагоджена робота всіх учасників логістичного ланцюжка призведе до безперервності просування товаро-матеріальних потоків по всій країні та за її межами, забезпечить розвиток контейнерних перевезень, високий рівень транспортно-логістичного сервісу, відповідно до міжнародних стандартів, дозволить значно скоротити час та витрати в процесі доставки вантажів та знизити витрати на посередників, підвищити рівень зовнішньо-торгівельних зв'язків, залучити іноземних інвесторів на розвиток транспортної інфраструктури, забезпечити найбільш повне задоволення споживачів в якості надання послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Фришев С.Г., Мельник І.І., Бондар С.М. Загальний курс транспорту: Навч. Посібник. – К.: Вищаосвіта, 2006.- 162 с.
2. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Стратегічна інфраструктура розвитку транспортної галузі України у післякризовий період. – К.: НІСД, 2011. – 48 с.
3. Monthly series for some 70 economies. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/daily_update_e/monthly_trade_e.xls
4. Державної служби статистики України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua
5. Державна підтримка українського експорту. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrexport.gov.ua/ukr/vnishno_t_balans/6425.html